Carátula

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 17 y 4 minutos)

La Comisión de Defensa Nacional del Senado de la República da la bienvenida al señor Ministro interino de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez, al señor Comandante en Jefe de la Armada Nacional, Almirante Juan Fernández Maggio, al señor Comandante de la Flota, Contraalmirante Hugo Viglietti, y a sus respectivos asesores.

El motivo de la convocatoria por parte de la Comisión es informarse sobre el choque ocurrido en el Océano Atlántico entre las Fragatas de la Armada Nacional, ROU 01 "Uruguay" y ROU 02 "Comandante Pedro Campbell", en la primera mitad del mes de mayo, cuando iban rumbo a Sudáfrica. Los integrantes de la Comisión queríamos escuchar los informes que el señor Ministro interino y el Comandante de la Armada Nacional pudieran dar sobre este episodio, de modo que entendimos oportuno invitarlos a esta reunión.

Como mejor mecanismo de funcionamiento, podríamos escuchar al señor Ministro interino y a los señores Comandantes -en caso de que soliciten hacer uso de la palabra- y posteriormente los señores Senadores formularían las preguntas que estimaran pertinentes.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Muchas gracias, señor Presidente. Para mí es un honor poder estar informando sobre estos hechos, para lo cual hemos sido invitados a esta Comisión de la Cámara de Senadores.

En primer lugar y entrando directamente al análisis del tema por el cual hemos sido invitados, haremos una descripción cronológica de los desafortunados hechos del que han formado parte dos plataformas de nuestra Armada Nacional en aguas del Atlántico sur, cuando iban con rumbo a la República de Sudáfrica.

Específicamente, el martes 8 de abril de 2008 se produce la ceremonia de abanderamiento de las dos fragatas -la ROU 01 “Uruguay” y la ROU 02 “Comandante Pedro Campbell”- adquiridas a la Armada de Portugal, hecho que contó con la presencia del señor Ministro de Defensa Nacional, doctor José Bayardi. El viernes 25 se realiza la zarpada hacia Sudáfrica; el jueves 1º de mayo se hace un primer fondeo en Cabo Verde para cargar combustible; el lunes 12 de mayo se produce la colisión entre las dos fragatas, y el miércoles 14 se cancela la entrada a Cape Town para cargar combustible y se atraca en Puerto Simon’s Town. Debo decir que inicialmente las dos fragatas debían concurrir a ese puerto, pero por distintas circunstancias cambiaron su rumbo e hicieron el atraque en ese otro puerto, que era de conveniencia para las mismas. Entre el viernes 16 y martes 20 de mayo de 2008, se realizan arreglos provisorios de la ROU 01 “Uruguay” para participar en la Operación Atlasur VII, pudiendo hacerlo en la primera fase, desde el miércoles 21 al viernes 23 de mayo de 2008. El viernes 23 de mayo de 2008 se trasvasan 78.000 litros de combustible desde la ROU 02 a la ROU 01. El sábado 24 y el domingo 25 de mayo la ROU 01 recibe 79.161 litros de combustible de camión. Del Lunes 26 al viernes 30 de mayo se participa en la segunda fase de la Operación Atlasur y el martes 17 de junio la ROU 02, “Comandante Pedro Campbell” se traslada a muelle de armamento y comienza la reparación en proa. El viernes 20 de junio de 2008, se realizan los relevos de Jefe de Misión y Oficiales de los buques. El martes 1º de julio de 2008 -es decir, la semana pasada- la ROU 01 ingresa a dique y el miércoles 2 de julio comienza su reparación.

Debemos decir que los comentarios que aquí verteremos en base a esta cronología, responden a apreciaciones iniciales de los hechos, por lo que no tienen el rigor necesario que dará la investigación administrativa cuando finalice. Dicha investigación fue determinada por la Armada Nacional inmediatamente después de producirse estos acontecimientos y está en curso en este momento, a cargo de un Oficial de vasta experiencia en la Armada, el Capitán de Navío Álvaro Aldecosea, que ha sido designado como investigador en el incidente entre las fragatas “Uruguay” y “Comandante Pedro Campbell”.

Voy a destacar algunos aspectos que me parecen importantes de lo que es el currículum del Capitán de Navío Álvaro Aldecosea, porque tienen que ver con la seriedad con que la Armada ha encarado esta investigación. El Capitán de Navío Álvaro Aldecosea -que viajó a Sudáfrica y en estos momentos se encuentra allí instruyendo la investigación- es Comandante de la Fuerza de Mar desde el 23 de enero de 2007; Jefe del Área Académica Profesional del Comando General en la Escuela Naval; docente del mismo Instituto con una antigüedad de 18 años en la enseñanza y actualmente dicta la asignatura Navegación II en la Escuela Naval; fue Comandante de Buques como la Patrullera ROU 10 y la Fragata ROU 02 Artigas, y también Comandante del contingente naval uruguayo desplegado en misiones de paz en el Congo; ha actuado como Comandante de grupos de tareas en el mar y ha participado de numerosos ejercicios operativos conjuntos a nivel nacional, y combinados a nivel internacional, y cumplió tareas de Inspector en la Comisión Técnica de la Prefectura Nacional Naval durante dos años, realizando numerosas tareas de inspección de buques en el país y en el extranjero.

Debemos establecer ante esta Comisión que, a criterio de la Armada Nacional, y según lo que se nos ha trasmitido, la colisión entre estas dos plataformas se produce por la secuencia de una serie de elementos atribuibles a hechos que tienen que ver con decisiones que se tomaron a bordo en ese momento y con cuestiones de carácter personal, acompañados de una serie de elementos externos -como pueden ser los de orden climático- que imperaban en esas circunstancias. En el transcurso de esta exposición, el Comandante de la Armada o, eventualmente, el Contraalmirante Viglietti, explicarán con más precisión lo relativo al siniestro en sí mismo. Yo simplemente diré que ambas fragatas se trasladaban desde Lisboa a Sudáfrica, con el objetivo de participar -como los señores Legisladores sabrán, ya que contó con la aprobación legislativa en ambas Cámaras- en las maniobras Atlasur VII.

Desde un principio, las dos plataformas que se desplazaban por el Atlántico Sur tenían muy claro que la participación en las maniobras solamente iba a ser realizada por la Fragata ROU 01 “Uruguay” y que no lo haría la Fragata ROU 02 “Comandante Pedro Campbell”. En los hechos, a pesar del siniestro la Fragata ROU 01 participó, con una actuación bastante relevante, dados los informes que hoy tenemos.

Debemos decir que desde el Ministerio de Defensa, luego de enterarnos de esta situación, hemos mantenido una interconexión permanente -prácticamente en forma diaria- con el Comandante de la Armada y hemos estado enterados de la situación de ambas fragatas y de sus tripulaciones.

El día 6 de junio se dispone desde el Ministerio el relevo del Comandante de la misión, de los dos Comandantes de las Fragatas y de los Oficiales Comandantes de Guardia en el momento en que se produce la colisión; el 17 de junio se produce el relevo del Comandante de la misión y el 20 de junio se efectúa el relevo de los Comandantes de las Fragatas y de los Oficiales de Guardia en ese momento.

El primer relevo al que me voy a referir es el del Capitán de Navío Lariau, que fue Comandante, entre otros, de tres buques, resaltándose que estuvo a cargo de las misiones de traslado al país, desde su puerto de origen, del ROU “Oyarvide” y del ROU “San José”, misiones que ha cumplido con solvencia; este es uno de los varios elementos importantes que figuran en su currículum, lo cual puede ser integrado, a través de esta nota, a las actas de esta reunión.

Asimismo, se releva al Capitán de Fragata Filardi, Comandante del ROU 01, que anteriormente había sido Comandante de la Fragata ROU 03 “Montevideo”.

Aclaro que hago estas precisiones para avalar su experiencia previa en el desempeño, pues en una primera instancia se podría pensar que este accidente se produjo por inexperiencia o falta de conocimiento en el manejo de estas plataformas.

También es relevado el Capitán de Fragata Marrero, Comandante del ROU 02, que anteriormente había sido Comandante del ROU 21 “Sirius”, etapa que había sido cumplida a total satisfacción; además, había servido por diez años en buques de clase fragata como el actual, también desempeñándose a entera satisfacción, teniendo un currículum muy amplio.

A su vez, se produjo el relevo del Teniente de Navío Pazos, que actuaba en el ROU 01 como Oficial Comandante de Guardia y que justamente prestaba servicios similares en la desactivada Fragata ROU 03 desde 2006.

Se produce también el relevo del Teniente de Navío Flores, quien actuaba en el ROU 02 como Oficial Comandante de Guardia y que era el representante del Comandante en la conducción del buque en navegación normal. Antes de la misión, esta persona había secundado en el mando al Comandante del ROU 31 “Temerario”, buque clase barreminas, y prestado servicios en buques tipo fragata.

Con la descripción que acabamos de realizar, pretendemos hablar un poco de la experiencia que en este tipo de plataformas tenían los Oficiales anteriormente mencionados. A su vez, esta experiencia se vio ampliada por todo lo que significó el plan de ejercicios previamente determinado y ordenado por el acuerdo existente entre las Armadas uruguaya y portuguesa, en momentos en que se produjo el proceso de adquisición de fragatas. Este adiestramiento en navegación, que tuvo lugar en Portugal, estuvo a cargo de instructores y evaluadores portugueses. Para ello, se debió seguir un plan de ejercicios en la Base Naval Alfeite, previo al abanderamiento en aulas y en esa Base portuguesa.

El 9 de abril de 2008 se iniciaron los ejercicios de roles: roles de zarpada -donde cada uno se ubicaba en sus puestos- y los vinculados al adiestramiento en propulsión a electricidad; el jueves 10 de abril, los ejercicios de roles y los relacionados al general de emergencia y de incendios y al adiestramiento en seguridad de navegación, etcétera. Por su parte, el viernes 11 de abril tuvo lugar el adiestramiento de guardia en puerto y el adiestramiento en plataforma propulsora, entre otros. El lunes 14 de abril, se desarrollaron los ejercicios correspondientes de roles; entre ellos, el de rol general de navegación, el de conducción normal de navegación, el general de emergencia, el de incendio en sala de máquinas, etcétera. Como dije anteriormente, entre los días 15, 16, 17 y 28 de ese mes se cumplió con el plan de ejercicios en Portugal. Luego, entre los días 25 de abril y 14 de mayo tuvo lugar el adiestramiento en navegación entre Portugal y Sudáfrica, que comprendió la zarpada, la navegación en aguas restringidas, la introducción en procedimientos de abandono de buques, las maniobras de fondeo, la introducción en procedimientos AAW, el fondeo en Cabo Verde, los puestos de fondeo para zarpada, etcétera.

Cabe señalar que la presencia de esta importante tripulación de oficiales y personal subalterno a bordo de los buques determinó que en todo este trayecto se profundizaran todos los conocimientos que en distintas etapas formativas fueron adquiridos. No obstante ello, se produjo esta colisión con las consecuencias que todos conocemos y que intentaremos ir desgranando en la medida que avance nuestra exposición.

También debemos decir que ese relevo que se determinó el 6 de mayo desde la órbita ministerial, llevó consigo que hoy el Jefe de Misión sea el Capitán de Navío Ricardo Young; que el Capitán de Fragata Luis Silva esté a cargo de la Comandancia de la ROU 01 “Uruguay”; que el Capitán de Fragata Alejandro Guerra González sea el Comandante de la ROU 02 “Comandante Pedro Campbell”; que el Teniente de Navío Diego Raffetto D’Angelo sea el Oficial Comandante de Guardia de la ROU 01 “Uruguay” y que el Teniente de Navío Francisco Ruiz sea el Oficial Comandante de Guardia de la ROU 02 “Comandante Pedro Campbell”.

En cuanto a la colisión en sí, primero quisiera terminar con la exposición inicial para que luego informe el Comandante en Jefe Juan Fernández Maggio, que por obvias razones obvias de especialización y formación, lo hará mucho mejor que yo.

Debo decir que el 2 de julio se emitió una resolución interna del Ministerio, amparada en un procedimiento dispuesto en el literal G), del numeral 3, del artículo 33 del TOCAF y en el numeral 5 de la resolución 457/91 del Poder Ejecutivo, de 27 de junio de 1991, mediante la cual se dispuso contratar en forma directa -como lo determina y nos habilita el TOCAF- a través del Comando General de la Armada, a una empresa dependiente de la Marina sudafricana para la reparación de las fragatas “Uruguay” y “Comandante Pedro Campbell”. También debemos informar que la reparación se había iniciado mediante tareas realizadas por los tripulantes de las fragatas y en una aproximación a muelle

que se dio en etapas posteriores, antes de la participación del ROU 01 en Atlasur VII, en las costas sudafricanas.

Luego de finalizar esa primera etapa de ejercicios Atlasur VII y en vistas del retorno a nuestro país, se decidió la reparación a través de esa empresa dependiente de la Marina sudafricana que, como dije anteriormente, cotizó en forma directa con nuestra Armada y el Ministerio de Defensa Nacional, en base a una pro forma elevada al Ministerio -que obviamente está en nuestro poder- y en la que, en aras de la cristalinidad y de la explicación que debemos dar ante esta Comisión, se determina que el monto sería de US$ 267.504. Se resolvió que esta erogación sería atendida con cargo al Inciso 03, Ministerio de Defensa Nacional, Unidad Ejecutora 018, Comando General de la Armada, con Recursos con Afectación Especial, Plan de Inversiones, Proyecto 732, Adquisición, Reparación y Equipamiento de Unidades Operativas. Todo esto que se realizó mediante un proceso claro y cristalino, será remitido al Tribunal de Cuentas para su intervención y una vez obtenido el dictamen favorable, será comprometido el gasto.

Es cuanto debemos explicar en una primera instancia.

Ahora le pediría al Comandante en Jefe Juan Fernández Maggio que dé la apreciación de la Armada con respecto a la colisión que se produjo en aguas del Océano Atlántico.

SEÑOR FERNÁNDEZ MAGGIO.- Señor Presidente de la Comisión de Defensa Nacional, señores Senadores: debo informar que una de las fragatas se dirigía a Cape Town y la otra a Simon's Town. Una de ellas iba a operar en Atlasur VII -la otra, no- y se dirigía a Cape Town para abastecerse de combustible para toda la semana de operaciones, mientras la otra iba directamente a Simon's Town -que es donde se encuentra la Base Naval de la Marina de Sudáfrica- para quedar atracada y facilitar personal a aquella para que operase en Atlasur.

Este tipo de fragatas tiene 150 ó 151 plazas en dotación de combate y, en este caso, fueron con una dotación de 105 y 106 plazas respectivamente. Cabe aclarar que la dotación de combate ocupa todos los cargos, todos los puestos, pero no ocurre lo mismo en la navegación, pues hay áreas vinculadas con las piezas de artillería, el radar aéreo, el radar de artillería y otras, que son específicas para casos de combate que no se ocupan en navegación. Por esa razón había una reducción de la tripulación para traer las fragatas. A su vez, para la operación Atlasur se había establecido que una de ellas iba a ser complementada por la otra, de manera que se llegara a la dotación completa.

El 12 de mayo la navegación se realizaba hacia el sur, mientras se llevaban a cabo diferentes tipos de aproximaciones y ejercicios. En este punto, quisiera aclarar que los ejercicios de aproximación se hacen con todos los motores encendidos y a una velocidad relativamente baja, lo que produce carbón en los diferentes inyectores. Por esta causa, después de un ejercicio de esa naturaleza siempre se procede a levantar la velocidad, a los efectos de -quiero utilizar el término preciso-descarbonizar. Después de haber hecho la separación y de que las dos fragatas aumentaran la velocidad para hacer la descarbonización, se estableció un punto de encuentro que fue el que, en última instancia, produjo la colisión, que ocurrió aproximadamente a la hora 20 y 30. Se sabe que en aquel momento una de las fragatas había encontrado un banco de niebla, aunque no tenemos exactitud en cuanto a esos datos debido a que la investigación administrativa todavía no ha culminado, si bien tenemos algunos reportes que podemos comentar.

En un momento determinado, la fragata "Uruguay" no tenía clara la posición de la otra fragata en el radar y, realmente, no sabemos con exactitud a qué se debía esa falta de información. Aparentemente, hubo un cambio de escala que no se produjo a tiempo en las condiciones de cercanía de los dos buques. Ambos Comandantes de Guardia tenían la sensación de que se encontraban a una distancia mayor de la que realmente existía entre las naves.

Quiero aclarar que hay determinadas situaciones, como por ejemplo aquellas en que se navega con baja visibilidad -no hay que olvidar que la fragata "Uruguay" estaba navegando en un banco de niebla- en las que es preciso llevar a cabo procedimientos claros que, en este caso, no se cumplieron. Uno de esos procedimientos era bajar la velocidad, lo que no se hizo, y fue entonces que

la colisión se produjo cuando ambas fragatas estaban navegando a 14 nudos. En el momento de la colisión hubo una reacción favorable de ambos Comandantes de Guardia para evitar un choque de mayor magnitud; justamente, cuando los Comandantes vieron que la distancia era muy corta, hicieron una maniobra con ese propósito. Concretamente, la nave que estaba a la derecha puso el timón a estribor y la otra a babor, pero de cualquier manera la colisión se produjo en la proa de la fragata "Uruguay" con la amura de babor de la fragata "Comandante Pedro Campbell". Esa colisión favoreció que el impacto se produjera en una zona reforzada del buque, y por esa razón no hubo heridos ni fallecidos como consecuencia del accidente.

Debido a la última maniobra que realizaron ambos buques después de la colisión, se tocaron las bandas, lo que provocó que la banda de estribor de la fragata "Uruguay" quedara con algunas cuadernas deformadas y la sala de máquinas sufriera algún movimiento, y que la aleta de babor en la zona de popa de la fragata "Comandante Pedro Campbell" también quedara con algunas cuadernas deformadas, sobre todo en la parte del alojamiento de Oficiales y en la santabárbara.

Luego de producida la colisión, actuaron a bordo las dotaciones a fin de hacer una evaluación de daños y ver qué había sucedido realmente. Lo cierto es que todas las averías se produjeron sobre la línea de flotación y nunca hubo entrada de agua a bordo, por lo que los informes fueron favorables en cuanto a que se podía seguir navegando. Se produjo entonces un cambio de decisión y, en lugar de hacer lo que estaba previsto -es decir, que una de las fragatas navegara rumbo a Cape Town- ambas fragatas se dirigieron a Simon's Town. Una vez que arribaron, la Marina de Sudáfrica realizó una inspección, inclusive con buzos, a los efectos de revisar bajo la línea de flotación, sin que surgiera de ello resultado negativo alguno. A su vez, se procedió a hacer una especie de refuerzo en la fragata "Uruguay" -que era la que iba a participar en las maniobras Atlasur- con entera satisfacción. Podemos decir que la gente que estuvo a cargo del control de averías actuó muy bien. Luego de ese procedimiento de refuerzo, la fragata "Uruguay" participó en las maniobras y la "Comandante Pedro Campbell" quedó en muelle.

A través del apoyo de la Marina sudafricana y luego de realizar los contactos con el dique, se tomó la decisión de reparar en Sudáfrica una fragata completa y una parte de la otra. Esto se debe a que la disponibilidad de dicho dique alcanzaba para una sola obra; de lo contrario, habría habido que esperar más de dos meses para ingresar la otra fragata, lo que no tenía mucho sentido.

La fragata "Uruguay", que tenía problemas de movimiento de algunos tableros de la sala de máquinas, es la que se está reparando en dique y quedará completamente recompuesta. En ese mismo dique se va a reparar la totalidad de la proa de la otra fragata, que retornará al Uruguay con algunos arreglos provisorios en la parte de la aleta de babor, los que se van a completar en nuestro dique una vez que arribe. Esa fue la mejor forma de combinar los arreglos antes de emprender el retorno, sobre todo en las dos proas, que es lo que más castiga el cruce del Océano Atlántico.

Ahora estamos a la espera del informe final del Oficial que realizó la investigación, a los efectos de ver las responsabilidades exactas de cada uno y poder tomar las medidas disciplinarias que correspondan.

SEÑOR SARAVIA.- Quisiera hacer unas preguntas, porque algunas situaciones no me quedan claras.

El señor Ministro interino ha mencionado que se trata de Oficiales con un vasto currículum y larga práctica en la materia, por lo que quisiera saber si fueron relevados de sus puestos de mando -tanto de las fragatas como del cargo de Oficial de Operación de Vigilancia- momentáneamente, hasta que culmine la investigación administrativa -ya que después podrá haber sanciones- o definitivamente.

Por otro lado, ¿no había posibilidades de reparar la fragata en los diques de la Armada?

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- En primera instancia, el relevo se mantendrá hasta la llegada a nuestro país de las dos plataformas. Posiblemente contemos antes con el resultado de la investigación y, con el procesamiento adecuado -en primer lugar por parte de la Armada Nacional y luego del

Ministerio de Defensa Nacional- tomaremos las medidas correspondientes. Insisto: la situación se mantendrá hasta que las plataformas lleguen a nuestro país y, por lo tanto, el Comandante, El Jefe de Misión y los Oficiales serán los que fueron como relevo.

Con respecto a la segunda pregunta debo decir que, obviamente, se pensó en la posibilidad de hacer las reparaciones en los diques nacionales, pero las evaluaciones técnicas -teniendo en cuenta que estas plataformas debían cruzar el océano, con todos los elementos adicionales que eso pudiera provocar- determinaron que la decisión de la Armada Nacional fuera otra.

Ahora bien, para referirse a las evaluaciones técnicas que llevaron a tomar esa resolución, cedo el uso de la palabra al Comandante en Jefe, señor Fernández Maggio.

SEÑOR FERNÁNDEZ MAGGIO.- Si el accidente se hubiera producido de este lado del Océano Atlántico, quizá se habría podido arribar sin mayores inconvenientes de seguridad y las reparaciones se habrían llevado a cabo perfectamente en nuestro dique. Pero sucede que atravesar el Océano Atlántico desde Sudáfrica hasta aquí implica quince días de navegación, lo que conlleva riesgos y obliga a tener en cuenta aspectos de seguridad, sobre todo en lo que tiene que ver con las dos proas, que fueron las partes más dañadas en los buques.

SEÑOR PRESIDENTE.- Solicito al señor Senador Saravia que presida la Comisión porque deseo formular algunas interrogantes a nuestros invitados.

(Ocupa la Presidencia el señor Senador Saravia)

En primer lugar, voy a formular una consideración que no puedo evitar, suponiendo -sin pretenderlo- que represento a muchos señores Legisladores, por lo que sería injusto que no la hiciera al comienzo de mi exposición.

Me quiero referir, concretamente, al profundo disgusto que existe en el Parlamento nacional como consecuencia de los hechos que acabamos de vivir. Sin duda, se trata de una situación tremendamente desgraciada, que imagino que también disgusta al señor Comandante en Jefe, a los Almirantes y a todos los Oficiales de la Armada Nacional, porque por encima de los daños coyunturales que sufrieron estas dos fragatas, la que quedó tremendamente dañada ante la opinión pública internacional y especializada fue la Armada uruguaya. En consecuencia, considero que lo primero que debemos hacer, con toda honestidad y humildad, es decirlo, ya que lo contrario no sería leal. Tanto los señores Almirantes aquí presentes como el señor Ministro saben del profundo respeto y aprecio que tengo por la Armada Nacional de mi país pero, francamente, hemos recibido esta noticia con gran desazón y disgusto. Esto no pretende hundir el dedo en la llaga, pero siento la obligación -por mi responsabilidad política y por la vuestra ante el Parlamento nacional- de hacerles saber que existe una profunda desazón y tristeza por esta situación, que pienso que también los invade a ustedes como responsables de la Armada Nacional.

Una vez dicho esto, no quiero dejar de mencionar que el señor Ministro y el señor Comandante en Jefe han formulado en sus exposiciones una serie de puntualizaciones de las que también creo que somos responsables. Tal vez este no es el momento para discutir el tema, pero de la misma manera que responsabilizo a la Armada Nacional de lo sucedido, debo hacer lo propio con nosotros mismos por la afectación presupuestal que muchas veces se hace de los dineros que se destinan a la defensa nacional. Muchas de las aseveraciones que aquí hemos escuchado reflejan esa situación. Entonces, me gustaría saber si es verdad -y si no lo es, pediría que el señor Ministro interino de Defensa Nacional y sus Asesores nos lo dijeran- que se dispuso el traslado de las dos fragatas recientemente abanderadas a participar de las maniobras de Atlasur -es decir, Atlántico Sur- para luego conjuntar ambas tripulaciones en una sola fragata, que a la postre intervendría en la misión. De ser así, ello demuestra la precariedad con que muchas veces tiene que operar la Armada Nacional. En ese sentido, formulo una pregunta y hago un comentario.

Acabo de solicitar -y admito que quizás haya una omisión de la Comisión de Defensa Nacional del Senado en este sentido- al señor Secretario de la Comisión que nos acerque el Mensaje

que remitió el Poder Ejecutivo al Parlamento en el que solicita autorización para la salida de las dos fragatas, porque en su texto no se menciona la cantidad de tripulación que ellas llevan. En este caso se habla de la dotación de las dos fragatas, que en realidad son distintas, porque -según se me ha informado- una es para el traslado y otra para participar en maniobras en el marco de la Operación Atlasur. Ahora bien, insisto en que, en el Mensaje del Poder Ejecutivo, en ningún momento se informa al Parlamento nacional la cifra correspondiente al personal que viaja a encargarse del traslado de las fragatas, así como tampoco se dice que de la tripulación de ambas se conformaría una para participar en la Operación Atlasur. Entonces, quiero saber cómo estaba conformada la tripulación.

Con respecto a los Capitanes de ambas fragatas, se ha dicho aquí que se ha adoptado una serie de decisiones en virtud de su participación en esa misión. Por mi parte, lamento mucho el hecho, porque esta situación afectará el futuro de sus carreras de Oficiales de excelente reputación, por estar en el momento y en el lugar inadecuados, motivo por el cual toda la responsabilidad recae sobre ellos, como debe ser, por otra parte, por cuanto no sólo debían tener la responsabilidad y el conocimiento respectivos, sino también saber qué tipo de conocimiento tenía la tripulación que participaba en esta Operación. Por tanto, quisiera que se informara si la tripulación de la ROU 01 "Uruguay" y la ROU 02 "Comandante Pedro Campbell", era la de las fragatas que existían en Montevideo -que son del tipo Riviere- o si se había producido una sumatoria de tripulaciones de otros barcos que fueron a hacerse cargo de las fragatas en Portugal. En ese sentido, me gustaría saber qué cantidad del personal participaba y si estaba en conocimiento del tipo de fragatas que iban a operar. Si esta información no puede ser brindada en el día de hoy, en todo caso solicito que nos la hagan llegar después.

Hago estas apreciaciones porque se ha presentado ante la opinión pública una serie de cartas anónimas -a las que no haré referencia en la tarde de hoy, pero de las que se ha hablado mucho- con respecto a la dotación de personal que estaba ocupado, a qué cantidad de la tripulación tenía adiestramiento y cuántos de ellos había participado directamente en la fragata “Uruguay”, similar a la ROU 02 “Comandante Pedro Campbell”.

Cabe señalar que el señor Ministro nos informó de varios operativos que se llevaron a cabo en el mar, de consuno con la Armada portuguesa, antes de trasladarse a Sudáfrica. Deseo saber si ese entrenamiento es el que se hace tradicionalmente o si, por el contrario, debe haber un traslado a puerto para que, en el de Montevideo, el personal de cada de una de las fragatas se acostumbre a ellas, de manera de poder estar en condiciones reales de operar.

A su vez, en reiteradas oportunidades el señor Ministro interino habló de los Oficiales de Guardia en el momento en que se produce el abordaje. ¿Eso quiere decir que en los puentes de mando no estaban los Capitanes de las fragatas en el momento en el que se estaba procediendo a hacer una operación de “rendez-vous”? ¿O ésta había terminado y entonces ellos habían abandonado el puente de mando luego de su realización?

El Comandante de la Armada nos informaba también que una de las fragatas estaba en medio de un banco de niebla y que no se había seguido lo que establecen los manuales con relación a la velocidad que deben tener los buques cuando se encuentran en esa situación. Entonces, pediría que se profundizara -si fuera posible- en el hecho de por qué no se siguieron esas directivas y por qué las fragatas continuaron con velocidades inadecuadas -o presuntamente inadecuadas- para el banco de niebla que estaban atravesando.

Asimismo, quisiera saber si en el momento en que se produce la colisión, los puestos de guardia de radaristas, vigías y demás, estaban ocupados, ya sea con Oficiales o con otro personal, ya que quizás la ausencia de alguno de ellos haya contribuido, también, a que se produjera la colisión; como aquí bien se dijo -y como todos sabemos- un accidente de esta naturaleza no se origina por una sola causa, sino por una sucesión de hechos que se van generando.

Por otro lado, me gustaría que, tal como lo ha anunciado ya el señor Ministro interino, se nos hiciera llegar un informe que incluya una evaluación de los daños que afectaron a las dos fragatas, de modo de saber si fueron de carácter estructural; asimismo, nos gustaría conocer qué condiciones de navegación tendrán.

Algo que destacó el señor Comandante en Jefe fue, precisamente, el golpe en la proa. Como todos sabemos, la proa es uno de los lugares más delicados de un barco porque es, justamente, el que "hiende mejor las aguas embravecidas", como diría el doctor Herrera. Entonces, queremos saber en qué condiciones quedaron los buques y si los golpes -a raíz de la colisión- afectaron las torres de artillería, sus plataformas y los mecanismos de compensación de movimiento y de alineación de los dispositivos de tiro.

Reitero una vez más que estas preguntas y la información requerida a través de ellas no tienen como objetivo perjudicar ni ahondar en situaciones que, ciertamente, a todos nos han afectado, ¡e imagino en qué medida habrán afectado al señor Comandante en Jefe, a los señores Almirantes de la Armada Nacional y a todo el personal!

Para finalizar, me gustaría saber qué medidas ha adoptado, o va a adoptar, la Armada Nacional. Como bien se dijo, este accidente es la sucesión de una cantidad de hechos fortuitos, de casualidades, de omisiones, pero también -por qué no- de falta de idoneidad del personal. Personalmente, creo que esta última no es la parte fundamental, porque confío mucho en los Oficiales de la Armada Nacional y en su personal, pero entiendo que quizás haya que rever algo de lo que muchas veces se habla. Me refiero a la capacitación del personal con relación a la situación que les ha tocado vivir. Por eso pregunto qué medidas está pensando adoptar el Mando para que estas situaciones, en lo posible, no se vuelvan a producir.

Agradezco al señor Ministro interino y a los señores Almirantes la información que nos puedan brindar en el día de hoy, así como también la que nos hagan llegar cuando la investigación haya finalizado.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Tal como ha señalado el señor Presidente, trataremos de responder algunas interrogantes en el día de hoy y, apenas tengamos los elementos necesarios, nos les quepa ninguna duda a los señores Senadores de que les haremos llegar la información en el menor tiempo posible, de forma de llegar a contestar todas las preguntas que se han planteado.

En cuanto a las consideraciones de disgusto y de desazón a las que se ha hecho referencia, señalamos que, obviamente, son compartidas por todos nosotros y también por la Comandancia de la Armada, que así lo ha manifestado. De alguna manera, una situación de infortunio de estas características echa por tierra las otras sensaciones; y digo "de alguna manera" porque realmente no queremos dejar de ver el bosque. Sinceramente, creemos que no hay que perder de vista lo que para el Uruguay significa la adquisición de estas dos plataformas: innovación desde el punto de vista logístico, una mayor presencia de nuestro país en lo que tiene que ver con la protección de aguas territoriales -y las que vendrán- una mayor capacidad de disuasión, y una mayor credibilidad en foros internacionales, en actuaciones combinadas, etcétera. Como decía anteriormente, no queremos dejar de ver el bosque, y creemos que estas situaciones de disgusto y desazón no empalidecen todo lo que ha ocurrido anteriormente. Me refiero al gran esfuerzo que el Uruguay y todos sus ciudadanos hacen cuando se adquieren plataformas de estas características, las que, obviamente, deben ser puestas a resguardo y correctamente utilizadas, siendo en sí mismas un elemento de orgullo si tenemos en cuenta lo que significa la Armada de nuestro país.

En cuanto a las dotaciones que fueron dispuestas para concurrir a la búsqueda de las fragatas, puedo informar que estaban integradas por 105 tripulantes cada una. El Comandante en Jefe Juan Fernández Maggio había mencionado que la dotación operativa o de combate máxima era de 151 tripulantes, pero nosotros concurrimos para implementar una operación de traslado, y lo hicimos con una dotación económica, de 105 oficiales y personal subalterno. Tanto a la Armada Nacional como al Ministerio le pareció lógico desde el punto de vista técnico, teniendo en cuenta, además, que ya existían antecedentes de los años 1990 y 1991, cuando se incorporaron dos fragatas que fueron adquiridas a la Marina de Francia. En concreto, la fragata "Uruguay" fue trasladada por una tripulación de 110 integrantes, mientras que para la fragata "Montevideo" el número de tripulantes fue 104. Insisto una vez más en que ya existían antecedentes en cuanto al número de tripulantes, que antes fue similar al que se utilizó en esta oportunidad.

De cualquier manera, es obvio que la participación en las maniobras Atlasur, con una sola plataforma logística, determinaba en este caso un cambio cuantitativo; la idea era poder atender todas las operaciones y todos los puestos que requerían la participación auspiciosa que se dio en la Operación Atlasur VII, a pesar de todos los acontecimientos que se produjeron. Esta participación se preveía para una sola plataforma -la ROU 01- con un aumento sustantivo en la participación de personal ya predeterminado.

Con esta contestación hemos intentado, por lo menos, evacuar las dos primeras preguntas formuladas.

El tema presupuestal también tiene relación con esto y con la preparación de nuestras tripulaciones, y las primeras preguntas que formulé en las conversaciones que mantuvimos días atrás con el señor Comandante fueron si esto se debía a falta de entrenamiento, a falta de horas de navegación, o a falta de ojo o de pie marinero, a lo que se me contestó que se debió a una secuencia de factores como los que he mencionado -y que ha repetido el señor Senador- que dieron como resultado esta situación.

Se han formulado algunas preguntas de carácter bastante técnico sobre las que podríamos dar una respuesta general, pero preferiríamos que respondan el Comandante de la Flota y el Contraalmirante Viglietti.

SEÑOR PRESIDENTE.- Antes de dar la palabra al Contraalmirante Viglietti y al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Fernández Maggio, quisiera formular una pregunta que me quedó en el tintero con referencia a la fecha del 6 de junio, en la que el Ministerio de Defensa Nacional decide el relevo de los Comandantes. Dicha decisión, ¿surge a iniciativa del Ministerio o fue recomendada por los mandos navales?

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- El señor Comandante había sido invitado al Ministerio para hablar de este tema; en ese momento, por disposición del señor Ministro José Bayardi, se adopta la resolución, que se comunica por la vía correspondiente al Comandante de la Armada y éste la hace efectiva.

SEÑOR VIGLIETTI.- He tomado nota de las consultas que se han formulado, que creo que son absolutamente de recibo y, como el señor Presidente señalaba, no sólo pueden plantearse los señores Legisladores, sino también el ciudadano medio.

Voy a dejar los aspectos que considero más importantes para el final. Puntuando las cuestiones que el señor Presidente mencionaba, voy a referirme a la pregunta que el señor Ministro interino respondía con respecto al número. La dotación de traslado responde a un estudio de los roles cumplidos en los antecedentes anteriores. En 1990 me tocó en suerte ir como Segundo Comandante a buscar la fragata “Uruguay”; fuimos 110 tripulantes, contando al médico. Un año más tarde se consideró que 104 hombres podían traer la fragata “Montevideo”, y así se hizo. Ahora, 18 años más tarde, con tecnología y plataformas ya conocidas, se supuso que ese estudio de roles -que se volvió a efectuar-era válido y, por lo tanto, las dotaciones de traslado se estipularon en 105 hombres. Luego, en efecto, se complementó en Sudáfrica -como estaba previsto desde un principio- para que la ROU 01 “Uruguay” pudiera participar, lo que se hizo entonces con parte de la dotación de la fragata “Comandante Pedro Campbell”, que para nosotros tenía la chance adicional de brindarle entrenamiento también a esa otra parte de la tripulación. De esta manera el procedimiento cerraba, y en los hechos -aunque sea un poco irónico mencionarlo, y lo hago con dolor- a la ROU 01 “Uruguay” le fue muy bien en el Atlasur y recibió comentarios elogiosos -que incluso han venido por escrito y que los aportaremos a la Comisión- tanto por la participación en la Operación en sí misma, como por ejercicios puntuales en los que se destacó por encima de otros buques.

Debo decir que hemos leído con sorpresa lo relativo a esa carta anónima que habría circulado, e intentamos explorar en nuestro personal sobre la misma. Allí se habrían mencionado una serie de cuestiones que están lejos de la realidad. Por ejemplo, debo aclarar que todos los tripulantes seleccionados tenían la idoneidad requerida. Además, contraviniendo otra de las cosas que decía esa nota -cuya existencia, reitero, no pudimos comprobar, ya que nadie la conocía- puedo asegurar que las

personas seleccionadas no sólo tenían la idoneidad y la experiencia requeridas sino que, inclusive, se les consultó si en efecto querían ir o no, habida cuenta de que la misión significaba ir a Lisboa, permanecer allí varias semanas, luego trasladarse a Sudáfrica para realizar una operación y después efectuar otro cruce, por lo que implicaba un período prolongado. Habida cuenta de la situación actual del personal, se fue conteste en consultar voluntades y se balancearon, en efecto, idoneidades con voluntades. Quiere decir que, en primer lugar, nadie fue en contra de su voluntad y, en segundo término, la gente que fue estaba capacitada para la función.

Concretamente, los 120 hombres que tripularon la fragata “Montevideo” fueron la base para conformar estas dos dotaciones que estaban integradas, en total, por 210 personas, 105 más 105. Para llegar a esa cifra, las dotaciones debieron ser complementadas con personal de otros buques, algunos de los cuales ya tenían experiencia en fragata y otros no; pero, en su totalidad, fue gente embarcada y con experiencia. Se recurrió, por ejemplo, a un motorista que nunca había estado destinado a una fragata, pero se buscó que el mismo viniera de un barreminas, o sea que en definitiva también tenía la idoneidad necesaria.

También se preguntaba acerca de cómo fueron ocupados los puestos en el puente. En cuanto a ello puedo ser muy preciso y decir que todos los puestos fueron relevados. El accidente ocurrió a la hora 20 y 49. A la hora 19 y 30, ya siendo noche cerrada, finalizaron esas maniobras de aproximación y se dio libertad de maniobra a la ROU 02 para que se separara y se produjeran las corridas de descarbonización a velocidades elevadas. A la hora 20 se produce el relevo normal y en ambos puentes, en ambas fragatas, se ocupan todos los puestos de manera cabal y ordenada, esto es, un Comandante de Guardia jerarquía Teniente de Navío, un Oficial de Guardia jerarquía Alférez, cuatro tripulantes de personal subalterno, timonel, radarista y vigía. Además, las personas que ocuparon los puestos en los dos buques -esto lo mencionaba el señor Ministro interino y es parte del dolor que sentimos- fueron francamente seleccionadas. Uno de los Tenientes de la ROU 01 tenía en sus últimas jerarquías 27.000 millas navegadas, y aclaro que no me estoy refiriendo a su jerarquía de guardia marina con el embarque en el “Capitán Miranda”, sino a sus últimas jerarquías de Alférez y de Teniente de Navío. El otro Teniente, el de la ROU 02, tenía 44.000 millas navegadas. Estos guarismos son importantes para nosotros, como marinos, ya que avalarían -hablo en condicional a la luz de los hechos- la experiencia y, sobre todo, el por qué el Oficial Comandante del buque en el puente delega -porque en definitiva de eso se trata- en el Comandante de Guardia, la responsabilidad de todo el buque. El Comandante no debe permanecer en el puente; no tiene por qué hacerlo. Sí debe hacerlo, por supuesto, en operaciones de maniobras de aproximación, pero no en una maniobra de “rendez-vous”, que era lo que se iba a hacer, porque ésta no implicaría riesgo. Irónicamente podemos comentar que en el puente de la ROU 02 estaba el Comandante; pero estaba presente porque era un Comandante muy marinero, de esa gente que disfruta estando en el puente, aunque no esté de guardia. Se trata del Capitán de Fragata Marrero, que es un joven Oficial que durante los 21 años de carrera, excepto los cinco meses que pasó de guardia marina embarcado en el “Capitán Miranda”, estuvo en unidades dependientes de la flota. Este Oficial había sido Comandante de otro buque, había estado diez años en las diferentes funciones de las fragatas anteriores y estaba en el puente cuando ocurrió el accidente. Por lo tanto, en efecto, los puentes y los buques estaban dotados con las guardias que debían y, de alguna manera, esto es confirmatorio de que no debía haber sucedido.

Los dos Tenientes de guardia eran de esas personas que todos los Comandantes se pelean por tener en sus tripulaciones y, más allá del número de millas recorridas -que son nada más que datos fríos- quiero decir que se trataba de Oficiales que estaban muy bien conceptuados. En definitiva, cuando el ROU 01 “Uruguay” ingresa al banco de niebla, pierde de vista al otro buque -porque, aunque era de noche, igual podían verse sus luces- y el radar no lo detecta. Ante esta situación, el Teniente debió dar aviso al Comandante y efectuar una serie de procedimientos que no se realizaron.

Las velocidades que se alcanzaron fueron altas, y si bien venían disminuyendo naturalmente, la descarbonización ayudó aún más a un decrecimiento paulatino. A veinte minutos o, incluso, media hora antes de producirse el encuentro, la velocidad alcanzada oscilaba los veinte nudos, pero como venía descendiendo, al momento del impacto llegaba a catorce nudos. Creemos que el buque, por haber ingresado en ese banco de niebla, debió haber bajado más su velocidad y, a su vez, que el otro debió haber tomado otras acciones.

Finalmente, a las 20 y 49 minutos se produjo el hecho; a cuarenta y nueve minutos de haberse producido el cambio de guardia en los puentes. De modo que esta situación no la adjudicamos a la falta de experiencia ni a la fatiga, sino a esa sucesión de hechos o errores humanos que son motivo de investigación en estos momentos, y a factores que se producen en el mar, como la niebla, ese banco de niebla al que ingresó primero la ROU 01 "Uruguay" y luego la ROU 02 "Comandante Pedro Campbell".

En cuanto a la evaluación de daños, podemos confirmar que la ROU 01 "Uruguay" va a venir totalmente arreglada, tal como salió de Lisboa. Lo mismo podemos decir con respecto a la proa de la ROU 02 "Comandante Pedro Campbell". Lo único que quedará para reparar aquí en Montevideo será su banda, porque no está muy comprometida. Como las cuadernas sufrieron algunas deformaciones no estructurales, que no representan riesgo alguno para la navegación, fue que se optó por realizar el cruce en estas condiciones. Tampoco fueron objeto de daño las torres de artillería ni los mecanismos de tiro. En fin, más allá del casco en sí o de la proa, no se registraron otros daños. Tal como lo anunció el señor Comandante, durante el ejercicio de tiro, la ROU 01 "Uruguay" participó exitosamente sin inconveniente alguno.

Finalmente, el señor Senador se refirió a la desazón y al disgusto que suponía debimos sentir nosotros desde la Marina. Puedo asegurar que esto, además de representar un disgusto y una desazón enormes, nos provocó un gran dolor. Realmente esta situación nos caló muy hondo, y los que somos católicos decimos: "Gracias a Dios, no pasó nada". De todos modos, sucedió algo que no debía haber pasado, máxime si tenemos en cuenta los actores que estaban presentes; pero insisto en que se trató de una sumatoria de errores, más los incidentes climatológicos.

Mis siguientes palabras apuntarán a lo que estamos intentando realizar en la interna de la Armada y que, de alguna manera, tiene relación con lo que se mencionaba, es decir, con lo que sucederá de aquí en más. Ya tenemos escrita una orden mediante la cual estamos llevando adelante un incremento de la capacitación en determinadas áreas elementales, porque aquí se falló en reglas de prevención de abordaje, en reglas de navegación con niebla, en fin, en una serie de cuestiones elementales. Como dije, estamos trabajando de cara al futuro, para corregir esos errores, y todo eso lo estamos intentando plasmar en esa orden que esperamos promulgar cuando termine la investigación administrativa.

Pero corregir esos errores conlleva crear conciencia en todos los Oficiales, ya que al mar no se le puede dar ni un milímetro de ventaja, porque golpea y puede matar. Más allá de ciertas impericias -tengamos presente la gente que estaba en los puentes y que no existía otro Comandante mejor para nombrar- este hecho nos lleva a la conclusión de que hubo un exceso de confianza. Si voy manejando un coche y entro en un sector de niebla, lo primero que hago es aminorar, a menos que me tenga tanta confianza como para seguir pisando el acelerador. El exceso de confianza es una de las cosas que más tendremos que recalcar a partir de este hecho, además de que deberemos incrementar la capacitación en estas cuestiones tan elementales. Entonces, habrá que dar más horas en simuladores en las áreas en que se han detectado estos errores.

Paralelamente, queremos trabajar -sobre todo teniendo en cuenta la parte anímica de los Oficiales más jóvenes y de todo el personal de la Armada- en conceptualizar esta situación dentro del escenario en que la misma se produjo. Este accidente se dio en un escenario de riesgo, en el que nuestra profesión se desarrolla. Recurriendo a páginas web y a la información que presenta el Lloyd's, la MAIB y la gente que trabaja con siniestros marítimos, vemos que los últimos datos de 2007 arrojan que en el mundo hay 683 incidentes graves por año. Se le llama incidentes graves a hundimientos o accidentes marítimos con pérdidas de vidas. En el año 2007 hubo un total de 140.000 muertos en accidentes marítimos -la mayoría pescadores- lo que significa que estamos hablando de 383 muertos por día. De ninguna manera estoy dando estos datos para minimizar lo que sucedió, porque el accidente se dio por distintos errores y no debió haber ocurrido. No es cuestión de decir: "mal de muchos, consuelo de tontos", sino de intentar conceptualizar lo que sucedió dentro de un escenario de riesgo, como el mar, en el que a diario suceden accidentes.

Sin ir más lejos, en marzo de este año, es decir hace dos meses, hubo un incidente con un destructor japonés que tenía un sistema de ejes. No quiero ahondar excesivamente en esto, pero el

sistema de ejes es uno de los más poderosos a nivel de tecnología militar marítima, que une los sensores, los radares y el sonar de un buque con sistemas de armas como cohetes, misiles, torpedos y cañones, a través de un sistema de computación. Indudablemente, se trata de un sistema muy depurado y moderno. Ese destructor japonés con última tecnología, botado en el 2007, hace dos meses colisionó con un pesquero en el Mar del Japón, y tuvo como consecuencia el hundimiento de un pesquero y varias personas muertas. Asimismo, hace meses, dos lanchas patrulleras alemanas tuvieron una colisión también grave; y un destructor estadounidense chocó con un buque logístico de la misma bandera. No obstante, más allá de temas militares, este tipo de situaciones también se ha vivido aquí, ya que como se recordará, recientemente un buque mercante chocó con otra nave en la Zona Alfa, y hace unos meses un buque de pasajeros colisionó con un buque paraguayo al salir del Puerto de Montevideo. Indudablemente, se trata de hechos que se producen con buques de todas las banderas, ya sean militares, pesqueros, mercantes, etcétera; en este caso, lamentablemente, nos tocó formar parte de las estadísticas.

Para finalizar, señor Presidente -creo que ya he contestado todas las dudas aquí planteadas- reitero que esto, a nuestro juicio, en modo alguno minimiza nuestra cuota de responsabilidad en el error cometido; por esa razón, queremos trabajar a efectos de que hechos como este no vuelvan a producirse.

Me interesa dejar en claro que compartimos totalmente con los señores Senadores la sensación de disgusto, de malestar y de profundo dolor por este accidente.

SEÑOR MINISTRO INTERINO.- Luego de haber contestado las interrogantes formuladas por el señor Presidente, con respecto a la tripulación quisiera decir que, si bien existió una sucesión de maniobras negativas que provocaron este fenómeno, también se llevaron a cabo algunas que, en determinada forma, ayudaron a evitar que el accidente fuera más serio y que las consecuencias fueran más graves. En ese sentido, debemos valorar las maniobras que efectuaron ambos buques en el último momento, cuando llegaron a avistarse. Esto evitó un mal mucho mayor, un impacto más fuerte y también que se produjeran consecuencias más importantes.

Asimismo, es importante destacar el control que se hizo de las averías una vez producida la colisión, así como el hecho de que las tripulaciones de ambos buques acudieron a sus lugares -no se encontraban en sus puestos solamente aquellos tripulantes que estaban autorizados para ello- en forma presta. A nuestro juicio, estos tres elementos que se registraron luego de la colisión deben ser resaltados, porque prueban la pericia del personal actuante.

SEÑOR FERNÁNDEZ MAGGIO.- Simplemente quiero agregar un aspecto sobre el estado de ánimo que hoy tiene la Armada en virtud de la desgracia sucedida. Por supuesto, esta situación va a ser superada, tal como ha ocurrido en otros casos, pero se van a implementar las medidas que tiendan a evitar este tipo de eventos. Quiero aclarar que se han recibido muchas críticas, inclusive desde nuestras propias filas, pero en muchos casos ellas han sido realizadas por gente que no está embarcada y esto me recuerda una máxima que repetimos los marinos y que es muy real: “quien no navega, no vara”. Obviamente, quien se encuentra trabajando en una oficina nunca va a tener un accidente de esta naturaleza.

Es cuanto quería manifestar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro interino de Defensa Nacional, doctor Jorge Menéndez, así como la del señor Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Juan Fernández Maggio, y la del señor Comandante en Jefe de la Flota, Contraalmirante Hugo Viglietti.

Para finalizar esta sesión, quisiera expresar que comparto lo dicho por el señor Comandante en el sentido de que esta Comisión y el Parlamento en general saben del esfuerzo que realiza la Armada Nacional. Precisamente, creo que es legítimo decir que muchas veces no han sido convocados el Comandante y los Almirantes para hablar de los aciertos de la Institución. Sabemos que esos aciertos existen, pero somos conscientes de que son parte de la misión a cumplir, tanto en el despliegue a realizar en misiones de paz llevadas adelante por la Armada, como en el que se realiza

en el propio territorio nacional. Somos conscientes de ello y por eso bregamos para que estos errores no empalidezcan en nada la reputación de nuestra Armada y para que se tomen las medidas correctivas a fin de que en el futuro no se repitan estas situaciones.

La Comisión espera que una vez finalizada la investigación administrativa se le hagan llegar todas las consideraciones respecto de este tema, y desde ya agradece a todos su presencia.

No habiendo más asuntos, se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 18 y 25 minutos)